51

325 PTAS.

TECNICAS DE

MODELISMO Y DIORAMAS

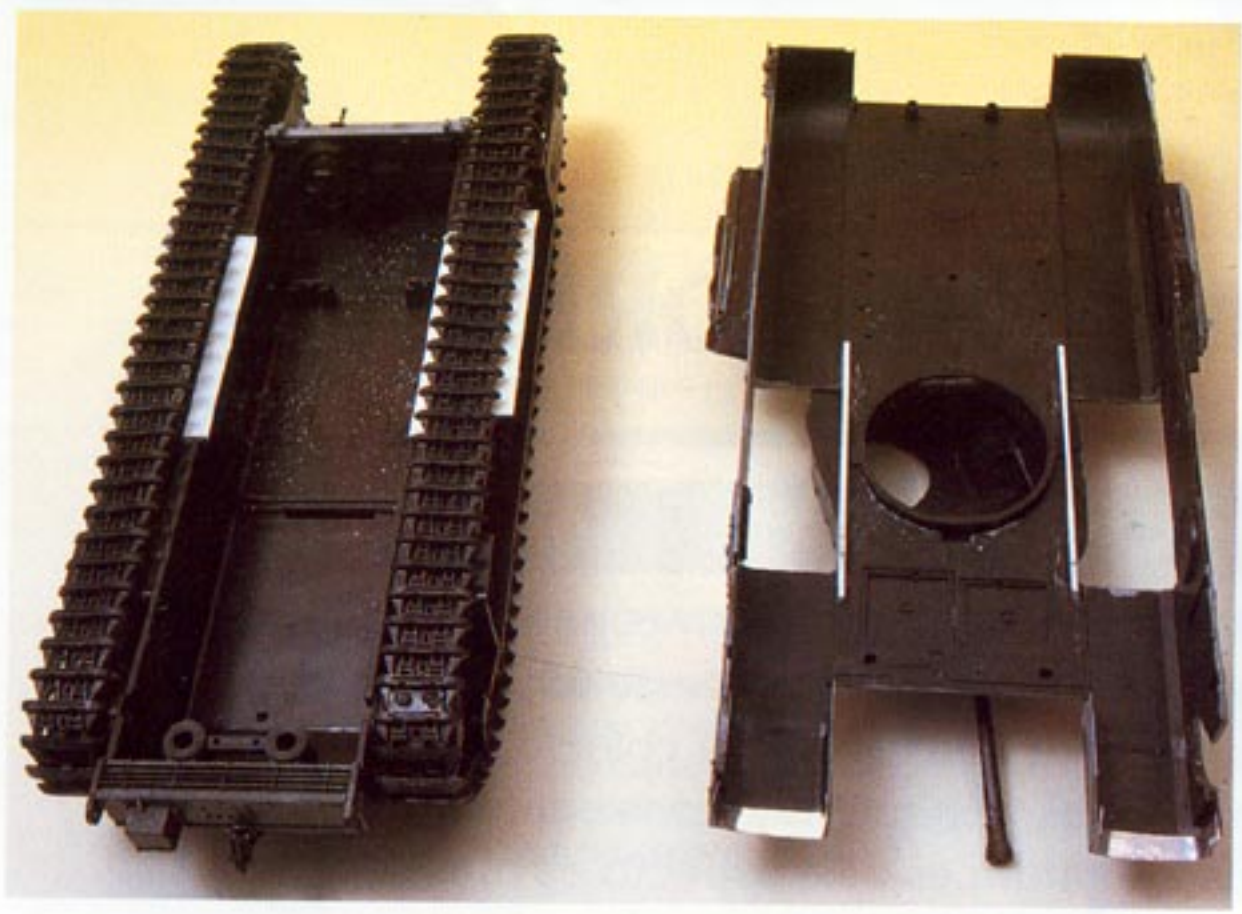
EDICIONES GENESIS

DIORAMAS HISTORICOS II

DIORAMAS HISTORICOS II

Básicamente, todos los dioramas pretenden representar alguna escena supuestamente histórica. La diferencia entre uno concebido por el modelista y aquel que se basa en un cuadro o fotografía estriba en el mayor cuidado necesario en este último a la hora de situar los componentes para que la escena coincida lo más posible con el documento original, aunque tratándose de un diorama con muchos elementos naturales este aspecto es más relativo. El objetivo final siempre es conseguir que el conjunto aporte la misma sensación. Una vez terminadas las distintas partes, hay que conjuntarlas para lograr ese propósito. Veamos cómo.

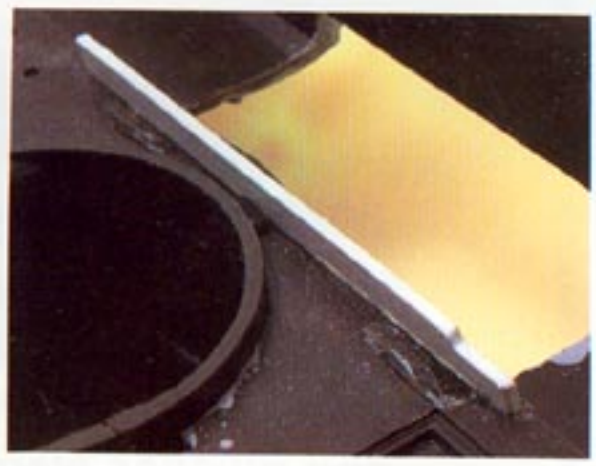
MONTAJE Y DISTRIBUCION FINAL



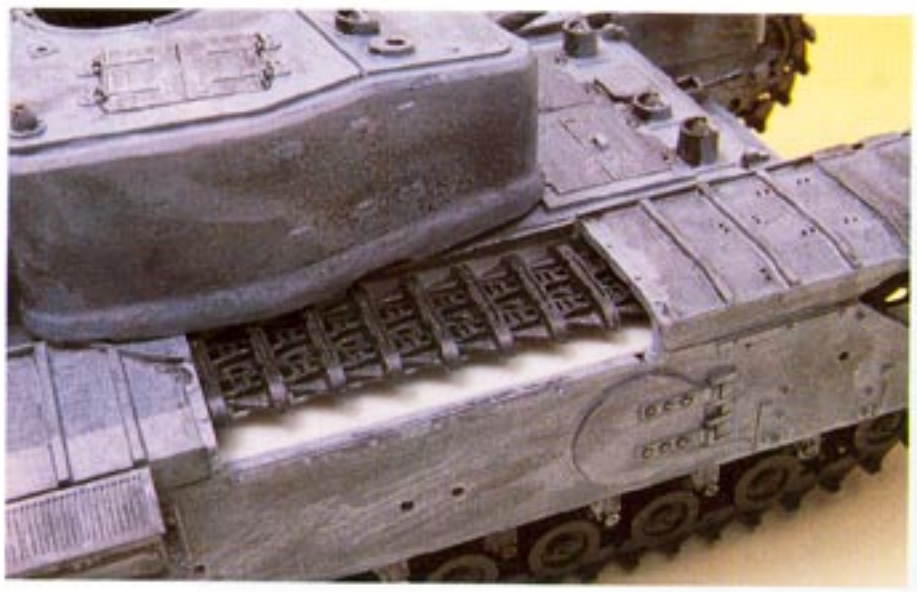
Los carros con que trabajamos son los Churchill de Tamiya. Hay que cerrar con lámina de plasticard los huecos de las cadenas y realizar algunas variaciones para adaptarlos a la escena.

CARROS CHURCHILL

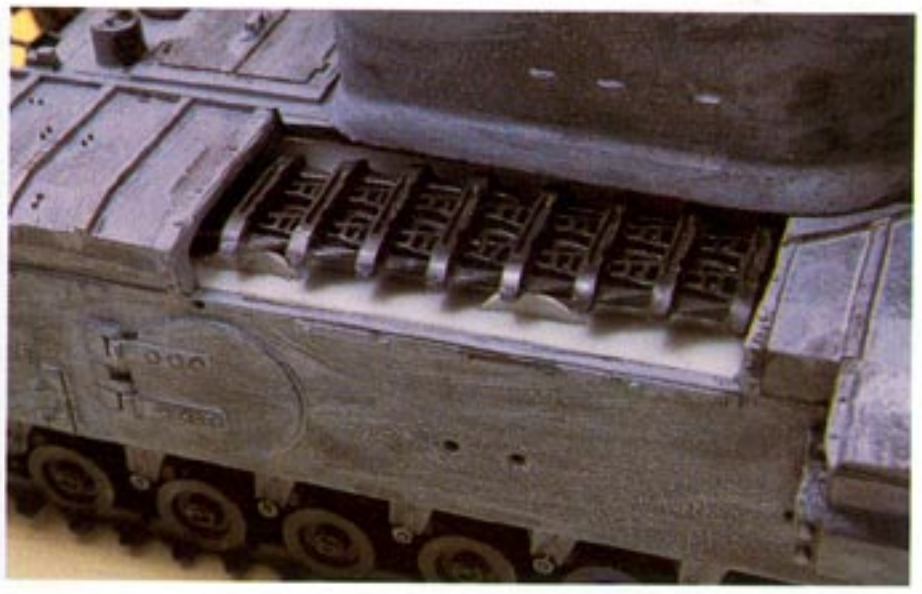
De este vehículo hay bastante documentación disponible; se han seleccionado los títulos "The Churchill Tank", de Chris Ellis y editado por Arms and Armour Press en su serie Tanks Ilustrated nº 25; "The Churchill Tank", de Brian Perrett, edita-



La zona central del guardabarros se corta con sierra y se elimina.

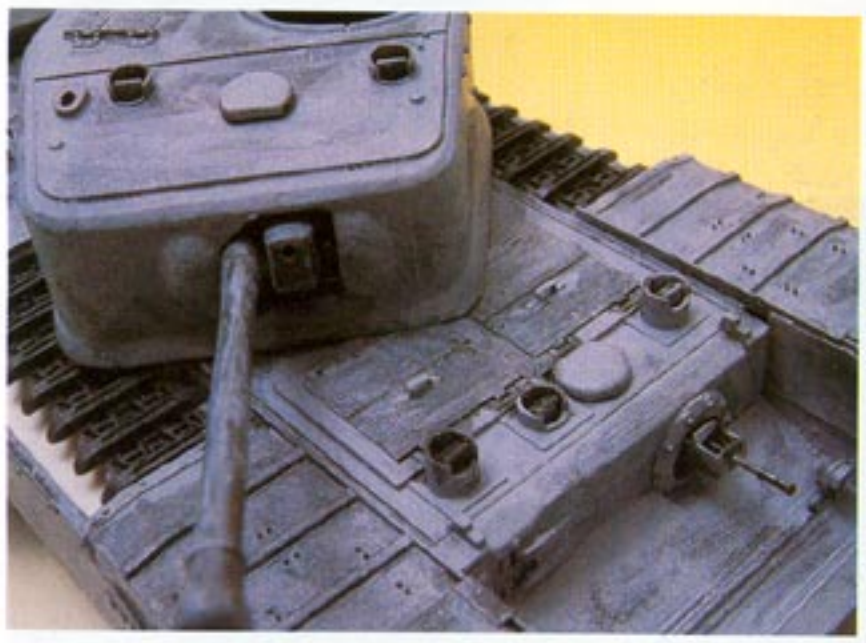


Se rellenan con la plancha de plasticard cortada a medida.



Se preparan con un sacabocados los círculos correspondientes a las ruedas.

Los pequeños elementos, como las asas, se eliminan y se sustituyen por otros de latón fino de tres décimas; se corta con facilidad con tijeras, doblándolo con unas pinzas y pegándolo con cianocrilato.



Se encuentran situados en prácticamente todas las escotillas de acceso al carro; si se ha utilizado fotograbado en otros vehículos, los marcos sobrantes suelen venir en un ancho utilizable.

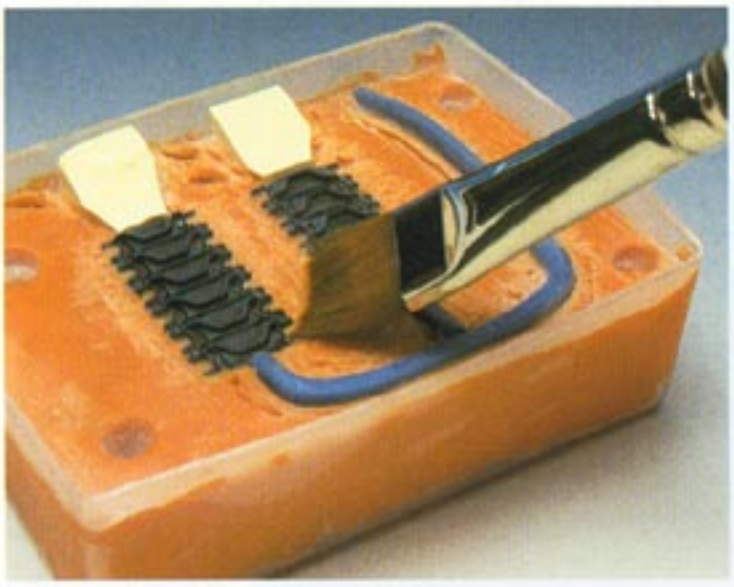
do por Osprey en su serie Vanguard; y "Tamiya News" Protographic Album nº 3, también con el mismo título.

En el cuadro de Cuneo, el modelo que aparece es el MK VI mientras que el Tamiya es un MK VII. Se pueden tomar dos caminos: transformar el de Tamiya o utilizarlo tal como está; esta opción no es caprichosa, pues está basada en textos y fotos que aparecen en la pág. 23 del libro de Armour Press, con un vehículo de la unidad y características que nos interesan. Precisamente esta foto nos servirá de referencia tanto para el aspecto general como para la colocación de distintivos.

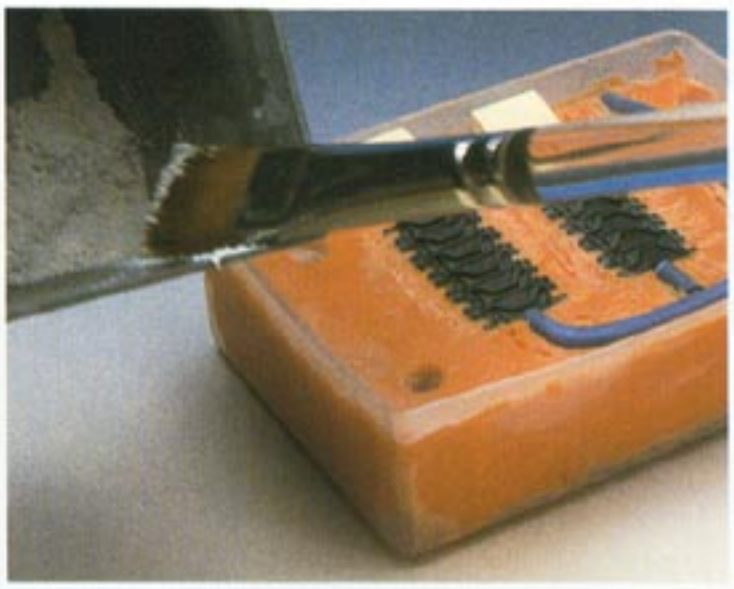
La maqueta es de buena calidad; por tanto, las correcciones se limitan al consiguiente tapado de huecos en cadenas, sustitución de asas sólidas por otras huecas, reconstrucción de la base de las antenas con pequeñas tiras de lámina metálica y una anilla plana, realizada cortando una rodaja de un tubo de latón y lijándola hasta conseguir el grosor adecuado.

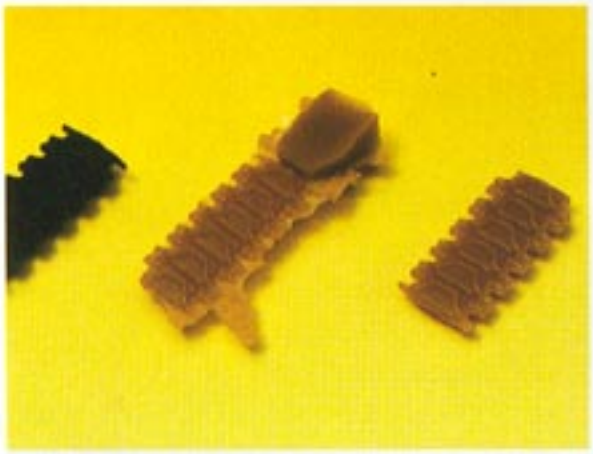
También se eliminan los guardabarros de la zona delantera.

Para imitar la pestaña de unión se utiliza lámina metálica.



La versión representada está reforzada con cadenas de Sherman; se prepara un molde por el procedimiento habitual de plastilina y elastómero.





Se emplea cualquier tipo de resina, obteniéndose el suficiente número de copias para recubrir los laterales y frontal de la torre.

Los eslabones también pueden comprarse en unidades independientes, fabricadas por Accurate Armour, que los ofrece en bolsas con suficiente número para cubrir las necesidades.

Las cadenas de protección adicional que se soldaban o sujetaban con alambres a la torreta y frontal del casco, y de los que en los laterales incluso se superponen dos capas, pueden ser de diferentes tipos, si bien normalmente pertenecían a modelos de Sherman y a los suyos propios, aunque también a otros de carros alemanes tipo Panther o Tigre. Hay dos métodos de obtenerlas: reproduciéndolas con molde o comprando las bolsas de eslabones sueltos que ofrece Accurate Armour. Pero hay que considerar que, tanto en los eslabones de Sherman como de Churchill, hay que añadir unos pasadores metálicos en los ejemplares situados en los extremos.

Aspecto final que el carro debe adquirir para el propósito que nos ocupa.

SIMULACION DE SUCIEDAD

Los carros que operaron en Normandía hay que ensuciarlos adecuadamente, no sólo por las aguas propias de las zonas de huerta, sino además por las lluvias caídas en ese período. El barrillo se puede hacer con dos procedimientos que dependen de la rugosidad que se trate de conseguir: el más fino se obtiene con masilla putty, mientras que el más basto se prepara con tierrecilla pegada.

Después de cubrir con una mano de pintura a pistola, se aplica abundante masilla putty, sobre todo en el tren de rodaje y laterales, puesto que estos carros aparecen bastante manchados.

El barro se concentra especialmente en la parte delantera y en la abertura lateral del guardabarros.

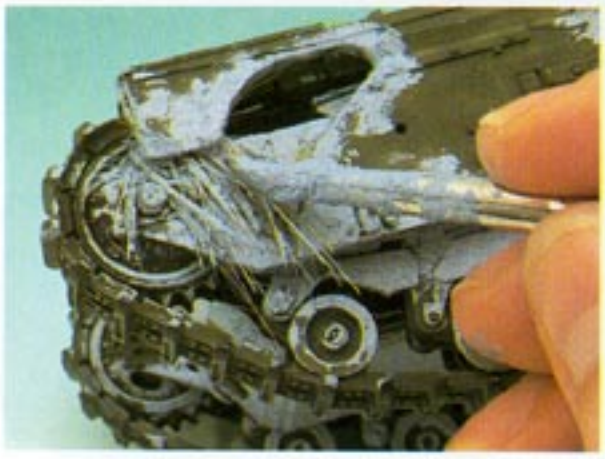
Otro sistema utilizable es la adhesión de arena fina mediante cola o barniz brillante.

Se insiste principalmente en la entrada y salida del guardabarros de la oruga; también se acumula donde se elimina un tramo de cubre-cadena, que suele ser en el centro. Además hay que tener en cuenta las hierbas aprisionadas entre la rueda delantera y el dispositivo tersador de orugas.

El material más idóneo que podemos utilizar es el pelo de brocha; se emplea principalmente la parte superior, que se corta a medida, se dobla a voluntad y se pega con cianocrilato. Una vez acoplado y con la forma precisa, se aplica la masilla para simular el barrillo adherido.

Al carro situado con la panza al descubierto hay que detallarle esta zona con registros circulares y cuadrados que, en parte, quedarán a la vista; y también es necesario ensuciarlo convenientemente con masilla tipo putty texturada con un pincel viejo cortado.

Se utiliza pelo de brocha para imitar hierbajos enganchados en el tren de rodaje.

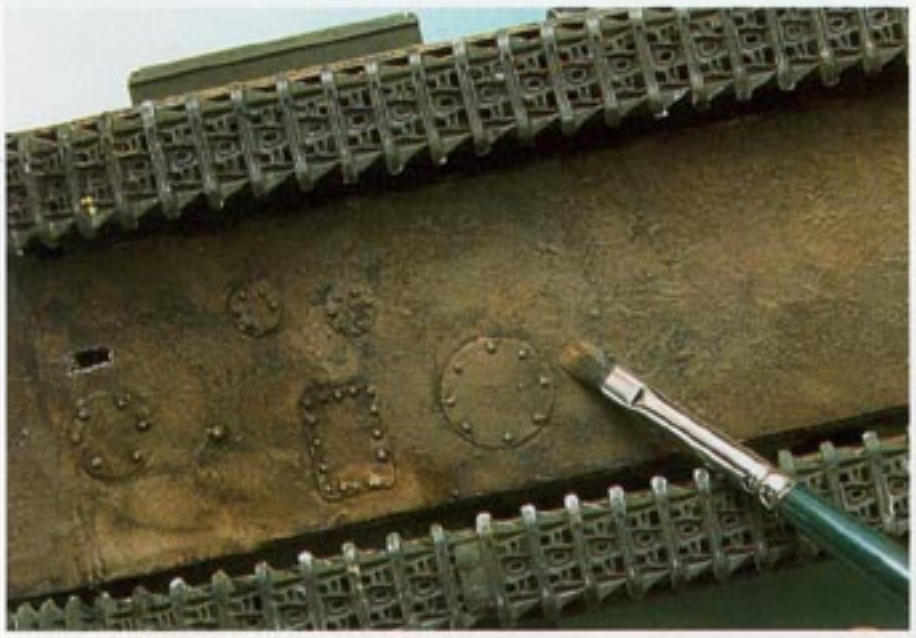


Se les da forma y se fijan con clanocrilato, aplicando una mano de masilla.

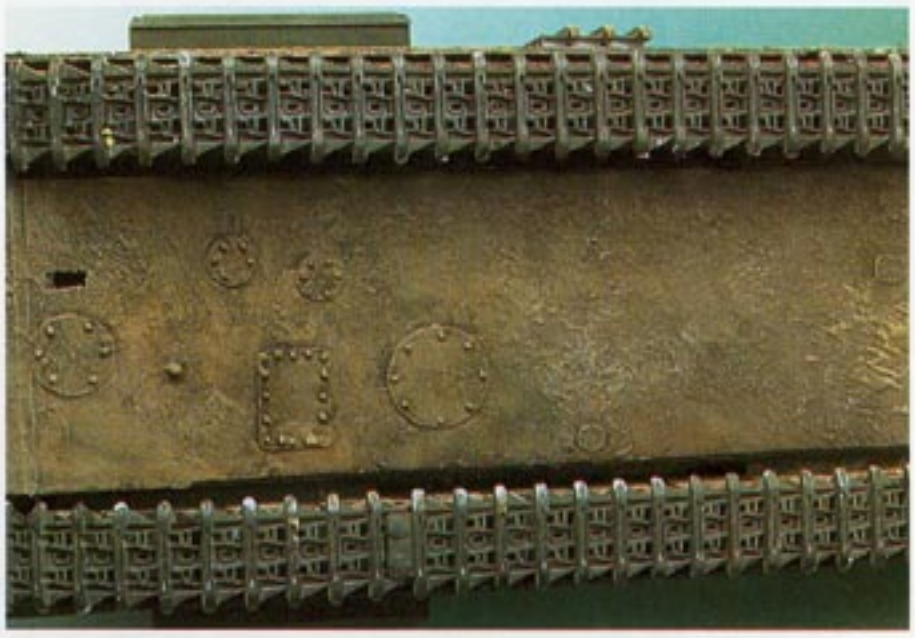
Los bajos de uno de los carros se superdetallan; se aplica barrillo y se pintan en marrón tierra.

Las zonas de barro se cubren con una capa de pintura marrón oscura muy disuelta.

Son, al menos, necesarias dos manos hasta que la masilla pierda su típico color, adquiriendo un tono más adecuado para el barro.



Los bajos hay que pintarlos con el mismo interés que las zonas superiores; se da pincel seco con tonos de marrón más claro.



Para un buen resultado de pincel seco, por lo menos se precisan dar tres marrones en progresión a claros: marrón chocolate, marrón medio y beige.

El primer paso en pintura con fundido es un lavado muy líquido en un verde oliva oscuro.

Aprovechando la superficie húmeda se añaden pequeñas proporciones de verde más claro.

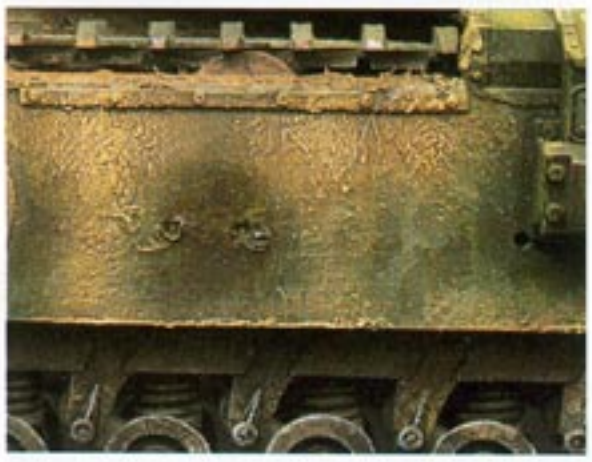
Se dirige el trazo de arriba hacia abajo procurando dar una sensación de chorretones.

Se emplean al menos tres verdes, uno de ellos algo grisáceo para ligeros toques.

Es muy importante aplicar una base de lavado y dar los colores mientras se seca.

La combinación de los diferentes colores determina la sensación de suciedad.

Las partes muy embarradas se decoran con pincel seco; primero se aplica marrón medio.



Se aclara con beige o añadiendo blanco al marrón; se frota rápidamente hasta conseguir la luz.

La pintura de esta zona, que normalmente se cuida poco, en esta ocasión debe ser tratada como cualquier otra parte del vehículo; la masilla, por su rugosidad se presta bien para el pincel seco. Primero se da una mano de colores acrílicos: marrón oscuro, marrón chocolate con negro, ligeramente aguado, que cubra con un tono ligeramente grisáceo. Una vez seca, se comienza el tratamiento con colores cada vez más claros: puede emplearse marrón chocolate, marrón medio y beige mezclado con el anterior para los toques finales.

LOS LAVADOS A COLOR

La técnica de lavados de color, tanto con acrílicos como con esmaltes u óleos, se suele emplear muy frecuentemente. En el caso del carro que estamos pintando, se realiza una técnica mixta con acrílicos Vallejo pero de los colores especiales para aerógrafo, que son más finos que los aplicados para pintar las figuras. Se aprovecha el medio húmedo para obtener matices de color. Básicamente, hay que aplicar un lavado, en este caso de verde oliva con un poco de negro muy aguado, para a continuación agregar pequeños toques de verde oliva, marrón dorado y ocre, que se funden en la superficie del vehículo.

La parte superior se ensucia ligeramente; el pincel seco se utiliza en mayor proporción.

Para que el barro resulte convincente se emplean cuatro tonos: marrón oscuro, marrón medio, amarillo dorado y beige; el empleo de pincel seco es fundamental.

Es importante que los tonos queden fundidos con bordes suaves; en ningún caso ha de notarse la huella del pincel.

Las hierbas se pintan en verde oliva, con el color algo disuelto.

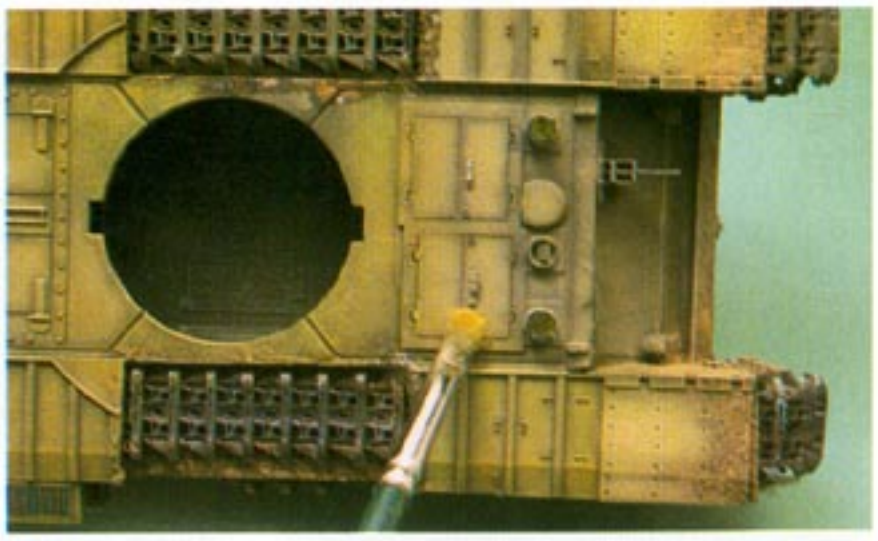
Una vez bien terminada la hierba, se aplican luces con verde claro.

Normalmente, no se suele aplicar un tratamiento tan extenso de suciedad en los carros; pero en este caso es necesario para la verosimilitud del diorama.

A la pincelada se le da una trayectoria vertical que deje unas vetas de tonos diferentes fundidos entre sí; aunque no es complicado hay que dominar el procedimiento. Por ejemplo, los lavados han de hacerse por zonas sin dejar ningún resquicio, pues la pintura al secar dejaría cercos. Según sea el grado de humedad se fundirán mejor los colores. Lo ideal es que la superficie no esté muy mojada, sólo ligeramente húmeda.

El efecto de luz puede acrecentarse en algunas zonas, insistiendo con el pincel seco y el beige.

Sobre la pintura base de aerógrafo se aplica una mano de verde caqui a pincel seco.



Se obtienen mejores resultados con pinceles planos que con los redondos, empleando estos últimos sólo para algunos trazos lineales finos de marrón o gris. Para acelerar el proceso, la primera mano de color ha de hacerse con aerógrafo y colores de Tamiya que cubran el carro, incluso se pueden añadir algunas sombras.

Para los barros se sigue el procedimiento de pincel seco. En los laterales se puede aclarar más que en la panza; hay que emplear al menos tres tonos de color de oscuros a claros con diferentes marrones y ocres. El resultado final se puede variar según las mezclas. Para oscurecer se puede emplear el negro, pero para aclarar, el blanco, el amarillo o el beige, incluso una mezcla de los tres en diferentes proporciones buscando siempre obtener una gradación sucesiva sin brusquedades de color.

A las superficies superiores y a la torreta se les aplica parcialmente el sistema de lavados, haciendo más hincapié en el pincel seco. Hay que tener en cuenta que los carros del Reino Unido en Normandía iban pintados en kaki oscuro, color más terroso que el verde normal.

El distintivo de la unidad se pinta utilizando una mascarilla adhesiva.

Primero se pinta el blanco y después, con otra mascarilla más pequeña, el rojo.

LOS DISTINTIVOS

El distintivo del 3rd Scorts Guards en Normandía es un triángulo rojo perfilado en blanco y el correspondiente escudo blanco con la espada amarilla y las franjas transversales; además, en la parte superior de la torreta, se añadió una gran estrella blanca rodeada por una franja circular.

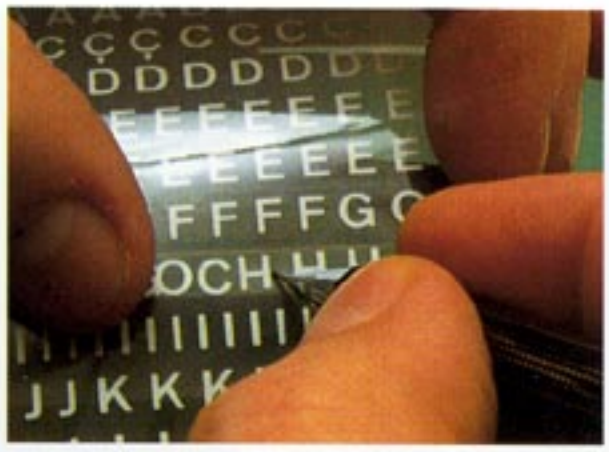
El escudo es una calca incluida en el kit; pero tanto el triángulo como la estrella se pintarán con aerógrafo y mascarilla adhesiva transparente. La forma perteneciente al triángulo blanco se recorta pintándolo completamente; después se hace otro más pequeño que reserve el perfil blanco con el hueco para el rojo, procurando que se encuentre bien centrado. La estrella es algo más complicada de obtener, y se ha de dibujar primero en un papel: los círculos, con compás y la estrella calcándola di-

Para la estrella del techo se prepara una mascarilla y se corta con compás la franja circular.

Una vez pintado con aerógrafo el blanco, se levantan las mascarillas.

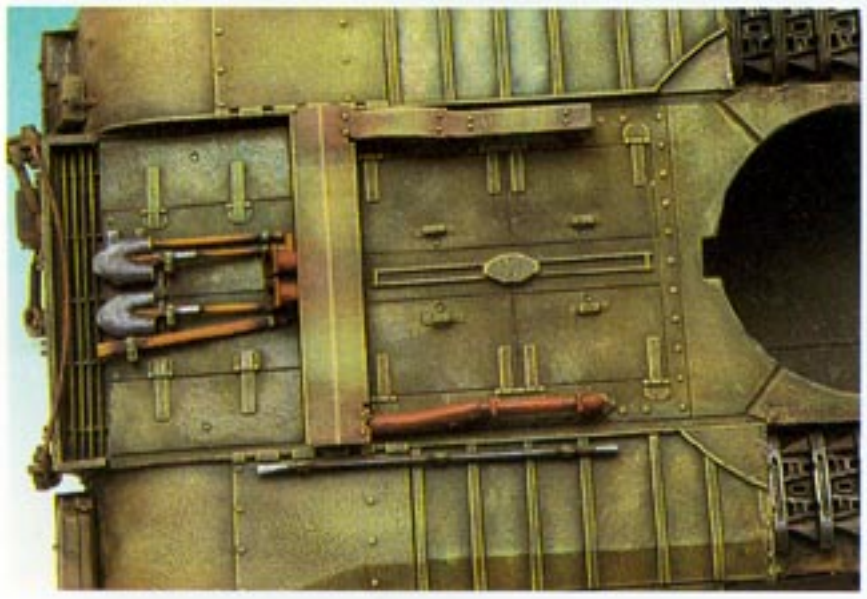
El resultado es mucho más eficaz que una calca, sobre todo en superficies irregulares.

Para el nombre se emplean letras transferibles; primero se dibuja el rótulo completo para comprobar su extensión.



Se van aplicando sobre el carro frotando con un bolígrafo, mango de pincel, etc.

Se comprueba que la separación de las letras se corresponde con la previamente dibujada.



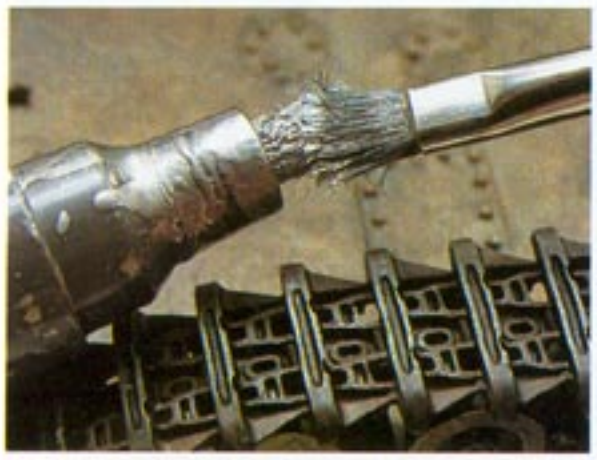
Tubos de escape y herramientas pintadas; para la madera se utilizan tres tonos de color marrón.

La base de color de las orugas es un marrón muy oscuro: se puede mezclar con algo de negro.

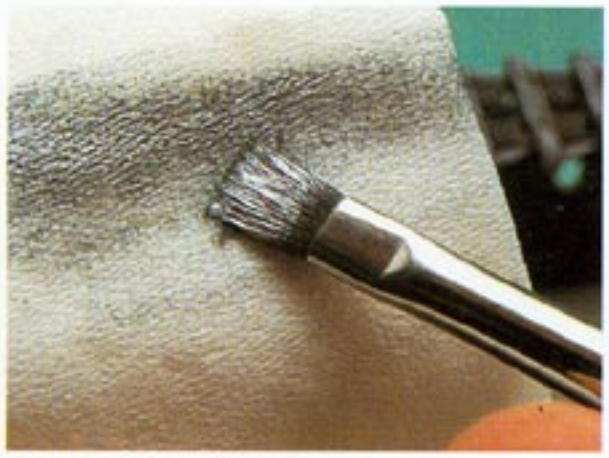
rectamente de una hoja de letras transferible escolar, para evitar tener que dibujarla.

Teniendo como base el dibujo, el círculo se corta con un compás cortatramas; y la estrella, con una cuchilla y regla metálica. Obtenida la plantilla, se coloca en la zona a pintar encajando las partes. Después se levanta la franja circular pintando con aerógrafo, y se coloca la mascarilla sobre la parte pintada. Se retira la mascarilla de la estrella y se rocía; levantando ambas mascarillas obtenemos el distintivo. Es posible que el color se pase parcialmente por alguno de los bordes, sobre todo en las partes huecas; para arreglarlo se retoca con pincel y pintura ligeramente disuelta.

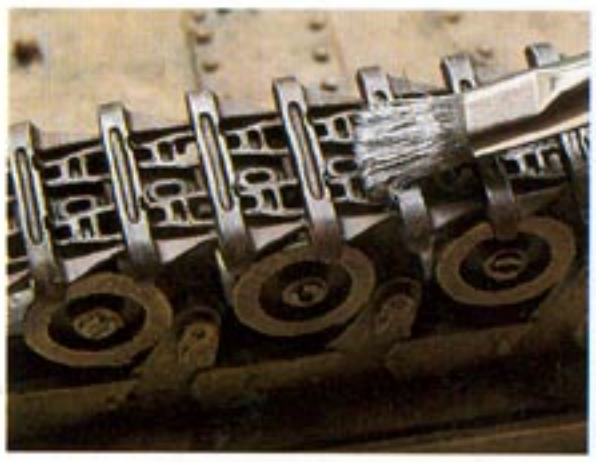
Los nombres de los vehículos, que normalmente se pintaban en las carcasas de ventilación, se realizan con transferibles en color blanco; son bastante económicos y se pueden encontrar tanto números como letras. Se rotulan en sus espacios teniendo la precaución de calcar previamente y constatar el espacio que ocupan; después se centran y se van transfiriendo presionando con el mango de un pincel, bolígrafo o lapicero de mina dura.



Las pinturas metálicas que se disuelven con aguarrás son muy eficaces; en este caso se emplea un rotulador Tamiya.



El pincel se impregna en el rotulador y se escurre en un trapo.



Se frota sobre la oruga sólo en las partes que tienen contacto con la tierra.

Aspecto general del terreno con la hierba salvaje ya implantada y cubriendo toda la superficie del huerto.

Alrededor del cráter de la explosión la hierba se deja aplastada.

La hierba se pinta en verde medio con diferentes tonos.

REALIZACION DE SETOS Y VEGETACION

Con los métodos explicados y con el pelo de brocha se ha imitado la vegetación del huerto. El sistema de masilla y cola se emplea para las hierbas inclinadas junto al embudo y al carro, el resto se ha realizado con implantación de cerda.

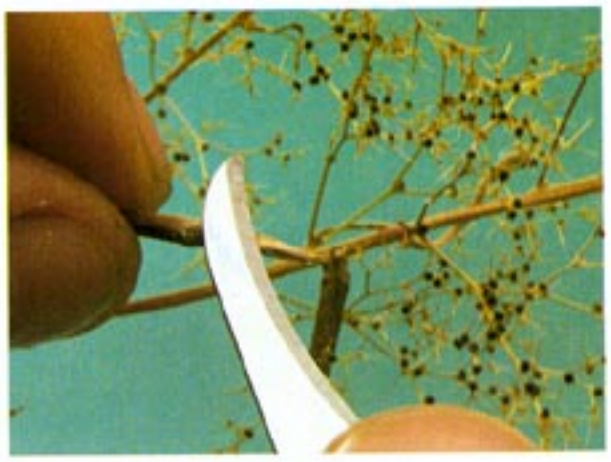
La pintura general se aplica con aerógrafo y acrílico específico Vallejo, con una mezcla de verde oliva y ocre. Se dan varias pasadas; insistiendo por algunas zonas se consiguen varios tonos. El cráter hay que matizarlo; primero se pinta con una mezcla de negro y siena tostado, oscureciendo sólo por partes, dejando otras sin pintar. Después se aplica sombra tostada dando sólo ligeros toques y añadiendo

El cráter se decora con sombra tostada y negro; después sólo con marrón medio.

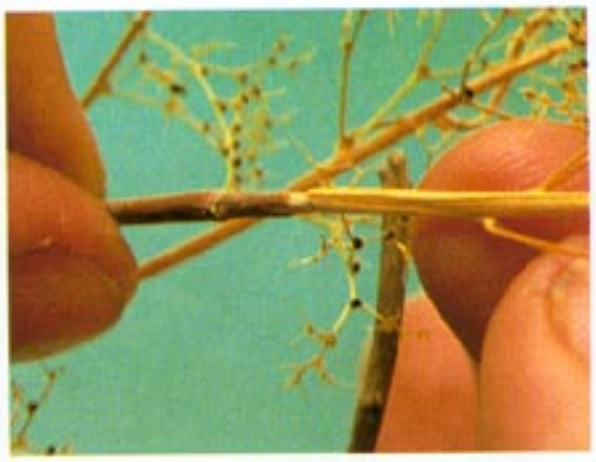
El último toque, aplicado a pincel seco y una mezcla de amarillo dorado y blanco.

Aspecto general del terreno con los setos, lechugas, repollos y árboles tronchados en la disposición definitiva, antes de colocar arbustos, figuras y carros.

Con pequeños grupos de cerdas de brocha se preparan cepellones independientes, producto de la explosión.



Para insertar las ramificaciones, se afilan las ramas de la estructura base.



Se van encajando los cogollos de arbustos y se fijan con cianocrilato.

Aprovechando bien las diferentes ramas, se prepara un pequeño arbolillo tronchado.

ocre a este último color, se dan las luces a pincel seco en las partes exteriores. Se termina con marrón claro de acrílico Film Color y dando un último toque añadiendo beige al marrón.

CONSTRUCCION DE ARBUSTOS Y ESCENA FINAL

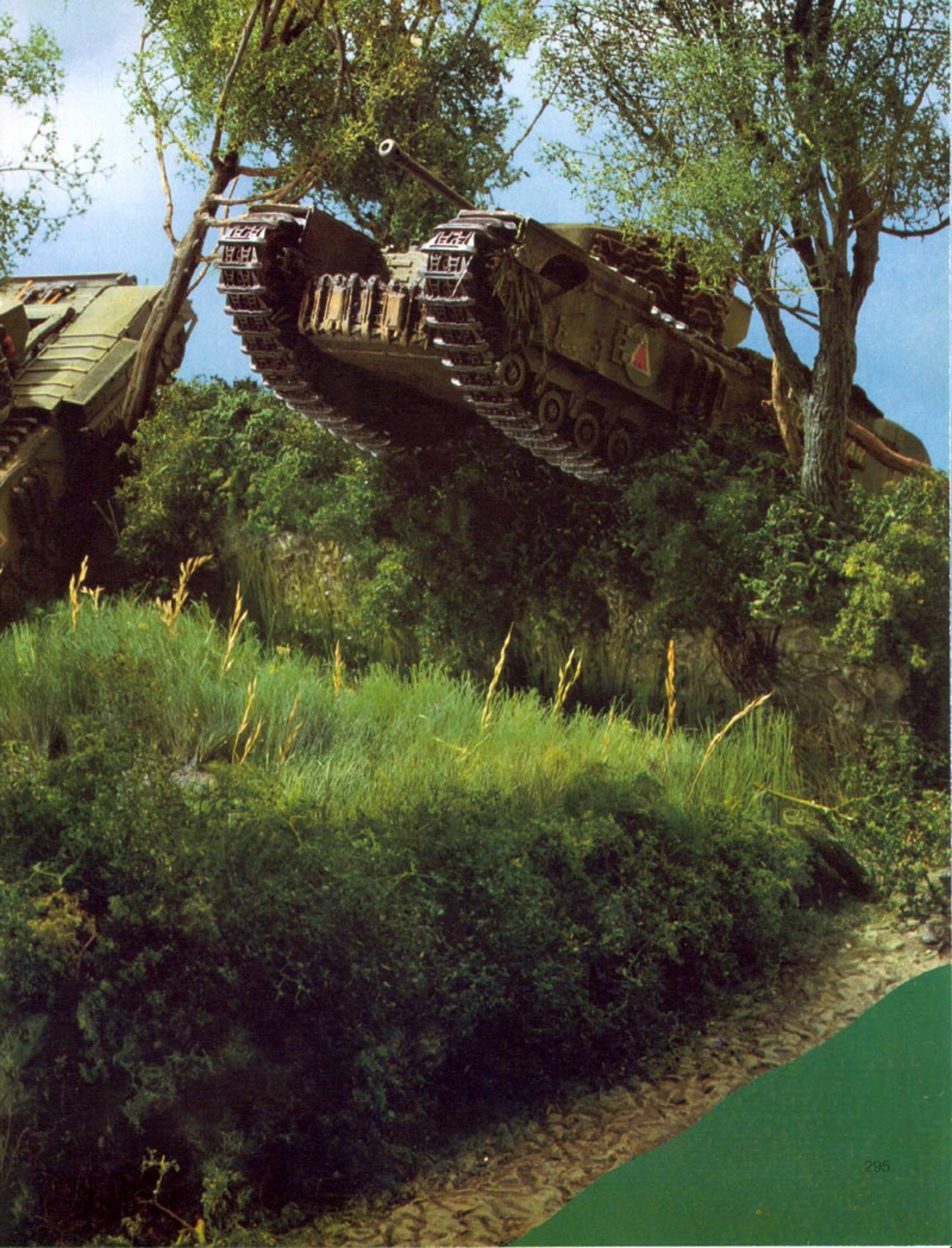
Los arbustos que forman los setos han de confeccionarse uno a uno, ocupando poco a poco el muro; se tienen que ir alternando los diferentes tipos descritos anteriormente con unas pequeñas variaciones de color, utilizando verdes de diversos matices. El volumen de unos han de ser mayor que otros, y las alturas tienen que ser diferentes para poder conseguir un seto variado.

Un procedimiento bastante eficaz para lograr dar firmeza a los ramajes consiste en afilar la ramita de la es-

El tronco se modela con Das pronto y se pinta con pincel; las ramas y hojas, con aerógrafo.

Algún árbol seco tronchado en medio del seto proporciona sensación de choque.

Para que los setos resulten convincentes se van variando los arbustos con tonos de color con ligeras diferencias, también se añaden raicillas.

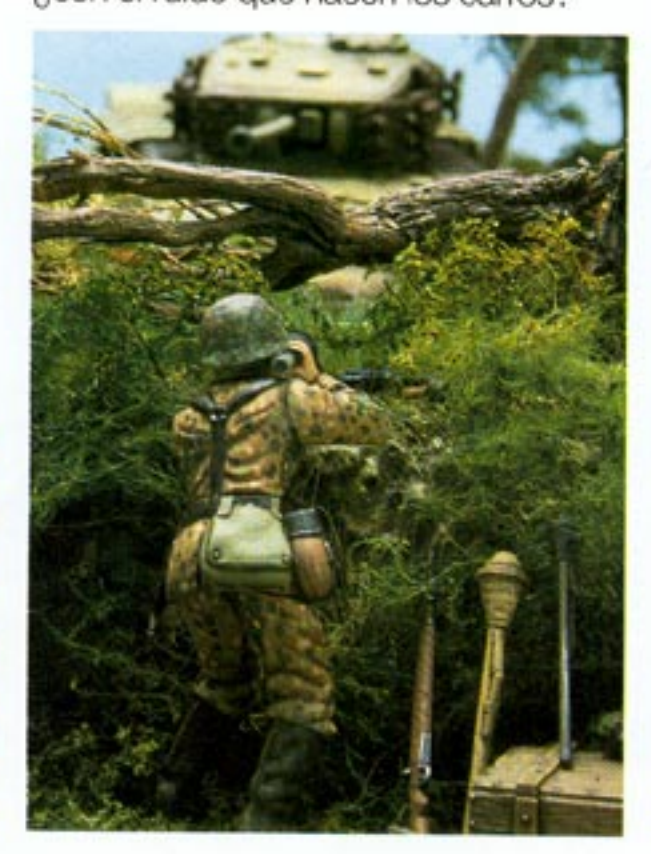


tructura natural e insertar los arbustos ramificados en ella, asegurando la unión con un poco de cianocrilato, los troncos hay que texturarlos e imitar las cortezas con masilla; al conformar el seto y el resto de los arboles hay que añadir raíces y pequeños troncos.

Hay que realizar la ubicación de las figuras siguiendo lo más fielmente posible la que aparece en el cuadro original. La escena, aunque muy atractiva, es algo contradictoria: el fuego que calienta la comida y la improvisación general apunta a un ataque por sorpresa ¿con el ruido que hacen los carros?

Los hombres apenas han podido apuntar sus armas, y un grupo ha sido alcanzado incluso por la espalda. La buena fijación al terreno se logra gracias a los anclajes metálicos que llevan en las suelas de las botas encajándolos en orificios que se practican en el suelo. Una vez fijados es conve-

Figura muy aumentada; la naturalidad de la postura es determinante.



Confrontación entre el carro y el soldado que deja la incógnita del resultado final.

La acción ha cogido por sorpresa a los soldados que apenas han tenido tiempo de reaccionar.

Dos combatientes alcanzados en plena acción por las armas ligeras del Churchill.

La cinta de ametralladora de Miniaturas Andrea proporciona gran realismo a la MG-42.

Otro soldado, alcanzado su camarada, apenas ha tenido tiempo para ajustar su arma.

Toma muy espectacular, pero de máxima indefensión para el carro de combate.

por los que pasan los vehículos; uno de ellos está muy elevado, hasta el extremo de estar "arando" el campo con el gancho de remolque.

Toda la vegetación queda afectada, los árboles tronchados y caídos o desplazados lateralmente por el vehículo que ha caído en la terraza que lógicamente aplasta toda la hierba a su alrededor. Muchas de las ramitas pueden aparecer rotas y tronchadas, tanto por la acción de la explosión como por los propios carros.

Para dar más sensación de acción, los elementos móviles han de situarse girados o torcidos, en posiciones que proporcionen el efecto adecuado.

Los vehículos situados en posiciones de inicio y final de la acción para atravesar el seto con gran riesgo.

Nombre identificativo que todos los carros de combate ingleses portaban.

La combinación de un adecuado tratamiento de pintura y la posición del vehículo aportan un notable realismo a la escena.

niente completar alrededores con hierbas y vegetación que se integran con los pies; las armas complementarias se situarán a mano, para poder utilizarlas lo más rápidamente posible.

Al colocar los carros de combate hay que tener en cuenta una serie de efectos: los repollos y las lechugas tienen que aparecer aplastados por las orugas, igual que la zona de setos

DUNKELD

Durante la batalla de Normandía estas acciones se repitieron en numerosas ocasiones; las bajas aliadas de carros fueron muy elevadas, no obstante el comandante del Lonchinvar sobrevive a la guerra ordenándose sacerdote una vez acabada ésta.